



Che il mondo del trasporto aereo mondiale fosse in difficoltà è ormai un fatto noto. Conseguentemente anche le compagnie nostrane non potevano sfuggire a questo perdurante e cronico stato di fatto. L'**Alitalia** versa da molto tempo in una **crisi insanabile** e nessun amministratore seppur bravo potrà modificare la drammaticità della situazione. Negli ultimi anni manager esperti, competenti e navigati come **Francesco Mengozzi**, **Marco Zanichelli** e buon ultimo **Giancarlo Cimoli** hanno tentato di raddrizzare lo spaventoso sbandamento di una nave che sta colando a picco. Anzi, usando le parafrasi del mondo aeronautico, di un aeroplano che sta precipitando con le ali spezzate. Purtroppo nessun intervento potrà essere risolutivo perché tutti hanno fatto del loro peggio per combinare questo guaio. Prima di tutti **sul tavolo degli**

Le ali spezzate di un certo liberismo

imputati va messo l'azionista di maggioranza, lo stato. Il susseguirsi di mediazioni politiche, compromessi, disinteresse, interessi personali, incompetenza, superficialità e chi più ne ha più ne metta, ha prodotto la consapevolezza sia nel management che nei dipendenti, che il problema Alitalia fosse un problema di gestione di rapporti e di interessi interni, in cui nessuno aveva il diritto di interferire se non per metterci i soldi quando finivano. Questo sistema di diretta estrazione "catto-comunista", parola ormai fuori moda ma non nella declinazione pratica, ha trovato come ultimo baluardo difensivo proprio il mondo Alitalia, dove sindacato piloti, sindacato personale viaggiante, sindacato personale di terra, sindacato dei fornitori, sindacato dei consulenti esterni, sindacato dei manager, hanno ridotto la nostra povera compagnia di bandiera **il peggior incubo aziendale in circolazione.**

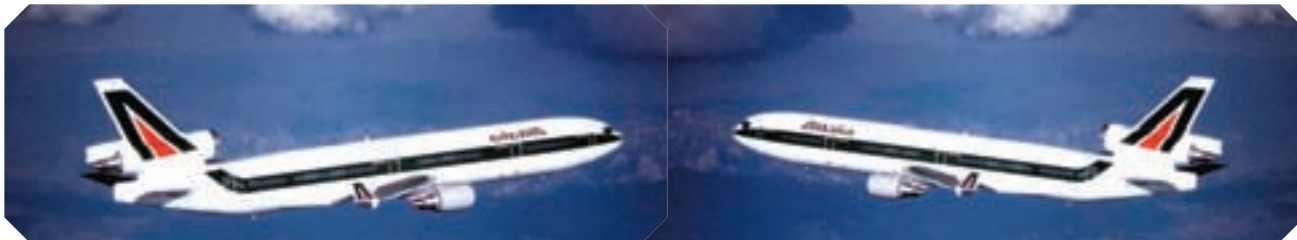
La soluzione per Alitalia è di una semplicità estrema e, proprio per questo, come spesso accade, così ardua da percorrere: **lo Stato deve fare un passo indietro, deve vendere la maggioranza**, ammettendo la propria incapacità ad interpretare il legittimo ma mai assunto ruolo di azionista volitivo e con le idee chiare. Deve **smettere di sperperare denaro pubblico** per colmare una voragine di perdite che generano, tra l'altro, **concorrenza sleale tra gli altri vettori**, costretti a confrontarsi con un concorrente che non ha nessun tipo d'efficienza ma nonostante ciò non fallisce mai. **Lo**

La crisi di Alitalia è diventata gravissima: l'intrecciarsi dei sindacati delle diverse corporazioni ha prodotto il peggior incubo aziendale in circolazione. Eppure la soluzione è semplice: lo Stato faccia un passo indietro e venda la maggioranza ad un nuovo imprenditore. Secondo le regole del libero mercato.

di Banchiere Anarchico*
pseudonimo di un importante
esponente del mondo
del credito italiano

Stato deve cedere Alitalia ad un nuovo imprenditore che risolverà ogni problema relazionale con manager e dipendenti, semplicemente perché dichiarerà cosa vuole: cioè una società ben gestita che produca utili per gli azionisti e servizi di qualità per i propri clienti, come ogni altra azienda che si rispetti, e, se non sarà in grado di farlo, chiuderà bottega lasciando ad altri imprenditori lo spazio per crescere ed affermarsi, secondo quelle **regole del capitalismo e del liberismo** di cui l'attuale governo si fa fervente sostenitore.

La vicenda di **Volare** è per certi aspetti ancora più sorprendente di quella di Alitalia, ed anche in questo caso l'**intromissione pubblico-governativa** è una volta ancora negativa per gli effetti sulla libera concorrenza e per gli altri operatori nazionali del settore. Volare nasce a metà degli anni novanta dall'iniziativa di un gruppo di imprenditori tra i quali spicca **Gino Zoccai**, simpatico e valente figlio dell'arte orafa vicentina. **La compagnia cresce rapidamente** anche attraverso l'acquisizione di **Air Europe**, società specializzata nel *charter*, acquisita dalla coppia di imprenditori Rattazzi-Gentile che l'avevano rapidamente portata al successo e altrettanto rapidamente venduta con un'elevata plusvalenza. Il costo dell'acquisizione e l'aggressiva politica di prezzi, finalizzata ad acquisire rapidamente quote di mercato a discapito di Alitalia, vede, in contropartita, **crescere rapidamente l'indebitamento.** Una volta sbilanciata la situazione



del conto economico, per porvi rimedio il management in affanno vara due anni fa l'attività *low cost*, sulla scia dei ripetuti successi di **Ryanair** ed altri vettori specializzati nel nuovo modello di business.

Ma fare *low cost* non significa fare *low share*. *Low cost* è **uno stile di vita**, una **gestione attenta ed oculata di tutta l'attività**, che prima di tutto deve ridurre al minimo i costi, principalmente quelli legati al personale.... Roba da paesi anglosassoni, impraticabile per la mentalità latina e per i vincoli normativi in materia di diritto del lavoro italiano.

L'**eccessiva diversificazione** del settore, specialmente dopo i tragici fatti dell'11 settembre 2001, ha deteriorato rapidamente il già delicato equilibrio economico-patrimoniale della compagnia, portandola al *default* attuale, con un **indebitamento di 449 milioni di Euro e 557 milioni di perdite** al 30 settembre 2004.

Eppure la storia recente aveva visto l'ingresso di nuovi azionisti nell'estremo tentativo di dare ossigeno alla compagnia, l'imprenditore argentino **Edoardo Eurnekian** e il fondo d'investimento **Tricolore**, partecipato da **Assicurazioni Generali** e **Fondiarria-Sai: 60 milioni di Euro di ricapitalizzazione bruciati in pochi mesi**, liti tra i soci trascinati nell'operazione da **Interbanca**, accusata di mancanza di trasparenza sulla reale situazione dei conti all'atto del loro ingresso nel capitale.

Fin qui storia comune a molte società. Nascita, sviluppo, declino, fine. Tutto secondo le darwiniane

Più sconcertante la vicenda di Volare. Una compagnia privata, cresciuta troppo con i debiti, è andata in "default", accumulando perdite per 577 milioni. Ma il ministro Maroni l'ha salvata con un decreto "su misura", facendola accedere ai soldi pubblici. Con buona pace delle leggi della competitività.

Mentre lo stato francese è sceso dal 44,2 a meno del 20% di **Air France-Klm**, cedendo il 17,7% sul mercato (e incassando 681 milioni); l'assemblea degli azionisti di **Alitalia** ha approvato l'aumento di capitale da **1,2 miliardi**. La ricapitalizzazione dovrà avvenire entro luglio 2005, dopo l'ok dell'Unione Europea.

leggi di mercato, mercato libero, mercato capitalistico, mercato concorrenziale ed efficiente.

Ma, in questo naturale evolversi degli eventi, ecco l'improvvisa ma provvidenziale mano dell'uomo, interpretato nella vicenda dal ministro del Welfare, il leghista

Roberto Maroni. Dalla Lega abbiamo sentito più volte levarsi il grido di dolore rispetto allo Stato centralista ed inefficiente che drena preziose risorse finanziarie dai poveri e tartassati contribuenti del nord per indirizzarle verso aziende di stato decotte come l'Alitalia. Il ministro, volendo accomunare i rovesci del destino accaniti su Volare ai ripetuti ed inutili aiuti prestati a vario titolo ad Alitalia, attua con decreto una **modifica alla legge Marzano** (legge finalizzata alla ristrutturazione di grandi imprese ed al loro salvataggio evitando il fallimento, con la nomina di un commissario), che abbassa il limite di indebitamento delle aziende che possono beneficiare dell'intervento dello Stato da un miliardo a 300 milioni di Euro, giusti giusti per fare rientrare Volare, con la finalità di garantire "il posto di lavoro a 1.400 lavoratori della società", chiedendo inoltre, non sazio, **ulteriori aiuti e finanziamenti pubblici**, sempre sul modello Alitalia.

La situazione di Volare è però profondamente diversa da quella di Alitalia, almeno per tre motivi.

Prima di tutto perché **i suoi azionisti sono privati**. Lo Stato italiano ha già regalato 15 miliardi di Euro, sottoscritti in obbligazioni dai propri cittadini, allo stato argentino. Credo debba evitare di fare altri regali a

singoli cittadini di quel paese, per evitare che tutti gli spericolati investitori mondiali pensino all'Italia come al Paese del Bengodi. Gli altri azionisti poi che vanno a comporre la maggioranza rappresentano primarie compagnie assicurative, che credo possano sostenere sulle loro robuste spalle le perdite di un investimento sbagliato.

Il secondo motivo è che **non devono esserci interferenze nella competitività** tra aziende del settore. La naturale uscita dal mercato di un vettore come Volare produrrà la possibilità che altre aziende nazionali acquisiscano quote di mercato non più presidiate in modo inefficiente, generando così preziose economie di scala ed un generale irrobustimento delle aziende nostrane, alle prese con la competitività di vettori internazionali pronti ad occupare il mercato italiano. I 1.400 dipendenti di Volare sarebbero stati per la maggior parte assunti da altre compagnie, visto che gli aeroplani non volano da soli e che all'interno di Volare ci sono competenze e professionalità.

Terzo, ultimo pericolosissimo motivo, non lasci sperare, caro Ministro Maroni, a tutte le aziende del settore che qualsiasi spericolato investimento o crescita dissennata possa in qualche modo essere "garantito" da provvidenziali aiuti di Stato, perché in questo caso assisteremo ad un moltiplicarsi di situazioni fallimentari ed alla conseguente necessità di ricorrere a nuovi decreti salva-aziende.

Sempre alla faccia della competitività, del liberismo e delle leggi di mercato. €